

Jüri Läll:

Tekst: Kai Simson

edukaks toimimiseks
peab olema keskmisest
tugevam tagala



Foto: Tanel Meos

Tallinna Teede AS pälvis Maanteeametilt tunnustuse "Parim asfaltkatete paigaldaja 2015". Jüri Läll võtab auhinda vastu ameti aastakonverentsil.



Foto: Tiit Veermäe

Tallinna Teede AS-i juhatuse esimees Jüri Läll ootab põnevusega 2018. aastat, mis peaks tänu kutsepädevuse nõude kehtima hakkamisele tooma uue korra ja selguse teedeehituse turule.

Kuidas on kujunenud Tallinna Teede AS?

Tegemist on Eesti mõistes suhteliselt aaväärse ehitusettevõttega, mille eelkäija loodi juba 1959. aastal linna kommunaalmaajanduse baasil. 2001. aasta lõpus ostis riigi poolt müüki pandud ettevõtte AS Merko Ehitus.

Kui varem keskendus ettevõtte peamiselt linnatänavate remondile, siis viimased kümmekond aastat oleme üha enam osalised nii riigimaanteed kui ka kohalike omavalitsuste teede hoolduses ja ehituses. Tegutseme üle Eesti ja usun, et tehtud tööd räägivad meie eest ise.

Tütarfirma me kontserni värvid alla ei trügi ning kontserni poolt tehtavate tööde puhul võitleme tellimuste ja lepingute eest nagu kõik teised teedeehitajad.

Teedeehituse aktiivne periood on hooajaline, mistõttu töötajate arv jääb 130–150 vahele. Neist 65 on insener-tehnilise koosseisu töötajad, suurema osa meeskonnast moodustavad meie tublid töölisid.

Kaadrioolavus insener-tehnilise personali seas on viimastel aastatel olnud peaaegu olematu, tööliste puhul on seda mõnevõrra tunda. Eks teetöö on tegelikult raskem, kui välja paistab. Eelmisest aastast võib tuua näite, kus kaks meest pidasid vastu päeva. Meil on kätt harjutanud ka inimesed, kes on vastu pidanud nädala või kaks. Sellele vaatamata on meil oma kullafond, kellest osa on meie ettevõttes leiba ja leivapealset teeninud juba aastaid ja aastakümneid.

Meie tegemisi toetab tütarfirma Vooremaa Teed. Eraldiseisvatest tootmisüksustest on meil veel akrediteeringuga teede-

labor, karjääririd liiva, kruusa ja täitematerjali ammutamiseks ning asfalditehas.

Millised on olnud lõppeva aasta olulisemad projektid?

Meil on ettevõttes mitu meeskonda ning kõigi jaoks on nende projektid olnud olulised. Kindlasti saab tänavuste suuremate tööde reast esile tõsta riigihankega võidetud Juuliku liiklussõlme rekonstrueerimis- ja ehitustööd põhimaanteel nr 11, kus alustasime töödega juuni alguses ning lepinguga kokkulepitud lõpptähtaeg on 2017. aasta sügisel. Suurematest tööd võib märkida ka Tapa–Loobu teelõigu rekonstrueerimist.

Tallinnas oli meil aasta suurim objekt Viru tänava, Vanaturu kaela ja Kuninga tänava rekonstrueerimine. Üldiselt võib öelda, et meil on meeskonnas väga kõvad „ässad“, kes kvaliteeti ja mängu ilu taga ajades muudavad iga tehtud töö oluliseks.

Osalet palju riigihangetel ning olete tihti ka võidukad. Milline on teie hinnang hankesüsteemile?

Riigihangetega on alati nii, et kunagi ei tea öelda, kes tegelikult võidab. Mitte alati ei võida odavaim pakkuja. Vahel võidab see, kes jäi teiseks. Vahel on suurim kaotaja tellija, kellest kõige madalama hinna alusel saab töövõtja, kes päriselt ei vea välja või keerab mingi käki kokku. Teedeehitus on sedavõrd julm ettevõtmine, et võitjaid saab lugeda alles garantiiaja lõpus ehk siis, kui on selgunud konkreetsele objektile tegelikult kulutatud ressurss.

Ausalt öeldes ei saa kehtiva hankesüsteemiga kuidagi rahul olla. Kõige mar-

kantsema näitena võib tuua Kurna liiklussõlme riigihanke, kus pakkumisfaasi käigus esitasid pakkujad üle 300 täiendava küsimuse. See näitab, et hange polnud eri osapooltele üheselt mõistetav ega korralikult üles ehitatud. Täna on nii konkreetne hange kui ka naabruses olev hange lõpuni välja ehitatud, objektid valmis ning üks naaberhanke osa jõutud ka lahti lammutada ja uuesti üles ehitada. See annab otsust tunnistust, et hangete ülesehitusel on arusaamatused sisse kirjutatud, mistõttu on mitmetimõistetavused kuni tööde tegemise lõpuni garanteeritud.

Ehitamise aeg on tihti isegi hullem. Meenutades mõne aasta tagust nn „Tsätko“ juhtumit, kus Tamur Tsätko mõisteti süüdi ehitajale vastutulemises*. Kas see tegelikult oli nii või mitte, on iseasi, kuid juhtum tekitas olukorra, mis lõpetas kõikjal üle vabariigi inseneri ja tellijapoolse insenerliku lähenemise õigete otsuste tegemisel. Olgu projekt kas või vigane, kuid kuna leping on sõlmitud, ehitatakse vigane lahendus ikkagi ära, ehkki kõik osapooled saavad rumalast situatsioonist aru. Pooled ei julge enam võtta muudatuste vajalikkuse suhtes vastutust ning õige otsus jääb tihti kooskõlastuseta kartuses, kuidas „organid“ sellesse hiljem võiksid suhtuda. Võiks ju eeldada, et projektiga tegelevad ala spetsialistid, kelle arvamus tuleb kuulata ja sellest juhinduda. Kui projekte aga valmistatakse ette ja tehakse teoks valesti, siis ühelt poolt on kõik küll juriidiliselt korrektne, kuid teisalt on seal kindlasti palju kaotajaid – riik kui tellija, ehitaja ise, samuti maksumaksja, kes lõpuks saab vigase lahenduse.

* Riigiprokuratuuri süüdistuse kohaselt lubas Maanteeameti peadirektor Tamur Tsätko töövõtjal ehitada Loo-Maardu teelõigul hankedokumentides sätestatud ajutise 2+2 sõiduraja asemel 1+1 sõidurada koos kindlustatud teepenardega. Kuna sellise lubaduse andmine ei olnud seadusega kooskõlas ja ehitajale maksti seetõttu tööde tegelikust maksumusest 33 668 eurot rohkem, tekitas Tsätko süüdistuse kohaselt riigile suure varalise kahju.

Tänavuse aasta oktoobri lõpu vihmased ilmad ja novembri alguse külm tuletas kogu teedevaldkonna seltskonnale meelde, et olenemata meie tahtest ja lepingutes kokkulepitust, peame olema valmis ka emakese looduse tujude järgi plaane korrigeerima. Mida suurem mängumaa on olnud, seda rohkem plaane on segamini paisatud.

Aastasadade jooksul pole ükski õige peamees lasknud teha tööd siis, kui ilm ei sobi. Tänapäeval on aga lepingud koostatud sedavõrd järgalt ja asjatundmatult, et keegi ei julge suurte sanktsioonide kartuses sobilikke ilmastikutingimusi ootama jääda. Seega valitseb vahel isegi olematusse kaduv piir lubatu ja lubamatu tegevuse vahel, mille puhul libastuvad tihti just väiksemate kogemustega või siis ka suurte kogemustega, kuid riskialtimate tegijad.

Sügise poolt ehitajale välistingimuste muutustest põhjustatud olukorda võib vaadata kui eraldiseisva probleemi lahendamist, kuid oluliselt mängulisem ja tõhusam on leida sel juhul lahendus siis, kui võtta tekkinud ootamatut takistust kui proovikivi.

Kuidas muuta olukord paremaks?

Kasutusele võiks võtta Ameerika või Soome ehitussektoris toimiva süsteemi, kus inseneri töö, sõna ja otsus on väärtustatud. Kui töö käigus leitakse projektiviga või selgub, et vaja on teha muudatusi, siis insener otsustab, mida ja kuidas edasi tehakse. Loomulikult tähendab see inseneripoolse suure vastutuse võtmist, kuid õiglase tasu eest oleks ka õiged mehed tegemas asjakohaseid otsuseid ning suure pildis oleks sellised lahendused oluliselt kiiremad ja lõppkokkuvõttes ka palju odavamalt teostatavad. See oleks otseselt inseneri ja/või omanikujärelevalve positsiooni väärtustamine, tänu millele võidavad kvaliteetse toote kaudu kõik osapooled.

See saab teoks juhul, kui kõik järelevalvetöötajad ja insenerid on pädevad ning neil on tõenduseks ka vastava tasemega kutsetunnistus. Minu hinnangul ei ole objektile kõige suuremate kogemustega ekspert mitte tellija, vaid professionaalne järelevalve, kes peab keerulistele küsimustele vastama või vastused leidma. Järelevalve ja insenerimeeskond peaksid olema a ja o, kelle poole saab pöörduda nii tellija kui ka ehitaja ja nõu küsida. Seega tuleks neid vastavalt valida, hinnata, ametisse kinnitada ja tasustada. Tuleb muuta mentaliteeti, mille alusel on õhus pidev kokkumängu ja omakasu saamise kahtlustus.

Lisaks peaks enne hanke väljakuulutamist rohkem panustama projektide auditi-tele ja ekspertiisidele. Hangete puhul vajab korrektuuri ka seaduste tõlgendamine juhul, kus alati ei pea hankija sõlmima lepingut just kõige odavama pakkujaga.

Rääkides järelevalve kvaliteedi parandamise võimalustest, siis siin oleks taas põh-



Fotod: Tiit Veermäe

Tänavuse aasta suurim linnaobjekt oli ettevõtte jaoks Viru tänava, Vanaturu kaela ja Kuninga tänava rekonstrueerimine. Linnas töötamine nõuab Lälli sõnul märksa teistsugust üldpildi nägemist kui see, millega metsade vahel edukalt hakkama saadakse.

just järgida Vana Maailma ja Ameerika malli. Seal on tõsiseltvõetavad projekti-juhijad ja järelevalve tegijad inimesed, kel on vähemalt 20–30-aastane töökogemus. Meil hakkavad juba teise kursuse tudengid projektijuhtideks ja järelevalveinsenerideks. Kuigi noortel meestel on kõvasti energiat ja ambitsioone, pole neil lihtsalt piisavalt kogemust. Siit ka ettepanek tellijatele, et lõpetataks „lapsjärelevalvajate“ kasutamine, vaid selle asemel väärtustataks märksa enam suure töökogemusega inimesi.

Teil on oma teedelabor, mis peaks peagi alustama tegutsemist uutest ruumides. Milleks on vaja oma laborit?

Meil on üks vähestest akrediteeritud teedelaboritest, mis tegutseb juba 1996. aastast. Laboris teeme teedeehituses vajalikke katseid alates asfaldireseptide kokkupanemisest kuni mahapandud asfaldi proovikehade võtmise ja hilisema töötlemiseni välja. Aasta jooksul teeme laboris mõned

tuhanded tööd: töötame välja uusi retsepte, võtame oma asfalditehasest proove, teeme tellimustöid jne. Oma tööde ja tellimuste suhe on aastate lõikes väga erinev.

Kuna labor töötas vanades ja moraalselt amortiseerunud ruumides, siis otsustasime ehitada uue maja. Kuigi meil on hoone juba mõnda aega tagasi valmis, otsustasime, et protsessi katkemise vältimiseks kolime uutesse ruumidesse alles pärast praeguse hooaja lõppu. Lisaks on plaanis laiendada ka võimalikke laborikatseid.

Milline on olnud aasta asfalditehas jaoks?

Nii suurele ettevõttele, nagu me oleme, peab olema tagatud oma projektide jaoks vajaliku asfaldi saadavus ja kogus. Kuna meil on veel suhteliselt uus ja korralik tehas ning tehases töötab ka suurepärase meeskond, siis oma vajaduste ja tööde organiseerimiste vahel on nad suutelised müüma suhteliselt palju toodangut ka teistele soovijatele. Kui varasematel aastatel

on tehase toodangu kogumaht olnud üle vabariigi tehaste mahu keskmise, siis tänavu on see kõvasti kukkunud. Põhjus on selles, et töid, mis nõuavad suuri asfaldimahte, pole Tallinna piirkonnas tänavu tellitud sellises mahus kui möödunud aastatel. Lühidalt – aastad pole vennad.

Selleks, et jalad tugevalt maas püsiks, on kaks võimalust: kas ükskord korralikult kõrgelt kukkuda või siis aeg-ajalt strateegiad üle vaadata ning vajaduse korral jooksuuunda ja edasisi plaane korrigeerida. Tundub, et tänavune on selle teise variandi jaoks ideaalne.

Tegutsete nii riigiteedel kui ka linnas. Kuidas võrdlete kahte tellijat?

Tallinn kui tellija on suurelt osalt oma plaane pidanud. Kui kavas on, et kapitaalremont toimub aastas 20 tänaval, siis 18 tänavat puhul see nii kindlasti ka läheb. Seega järgitakse plaane üsna täpselt.

Kvaliteedinõuetes vahet ei ole – mõlemal pool on need ühtemoodi ranged. Kaeveööde puhul on linnas tööde tegemisel ja üleandmisel rohkem probleeme, kuna seal seisavad lisaks põhitellijale oma huvide eest ka arendajad ja kommunikatsioonide valdajad.

Linna kiituseks peab ütleva, et insenerlikke otsuseid tehakse linnas kiiremini ja rohkem. Kuna linnal on ettevõtetega pikaajalised lepingud, siis on otsustajatest insenerid ka palju rohkem informeeritud ja otsustes julgemad. Eks vahel ole ka palju bürokraatiat, kuid üldjuhul on lahendused kiiremini leitavad ja realiseeritavad.

Tööde keerukuse poolest on linnas hulga keerulisem töötada kui maanteel. Tingimused on märkimisväärselt karmimad, kuna töö käib keskkonnas, kus pidevalt liiguvad inimesed ja ühissõidukid. Möödapaasu korraldamine on tihti raskem kui maanteel. Kommunikatsioonide valdajad kehtestavad tihti suhteliselt ebasõbralikke ja keerulisi tingimusi, mistõttu on siin koht, kus võin küll kõva häälega öelda, et kaugelki mitte kõik ehitajad ei ole võimelised linnatingimustes töid tegema. Linnas töötamine nõuab ikka märksa teistsugust üldpildi nägemist kui see, millega metsade vahel edukalt hakama saadakse.

Tähtaegade järgimise korrast peetakse mõlemal pool kinni. Linnas on nõuded tihtipeale ehk karmimadki. Kindlasti on linnas oluliselt efektiivsem ja tugevam „naabrivalve“, sest keegi tuttav sõidab ikka kõige ebasobivalmal hetkel objektist kas siis juhuslikult või meelega mööda.

Maanteeameti poolelt on mul kasvanud lootus kavandatavate sisemuutuste edukuse suhtes. Näiteks Janek Hendrikson (loodava teede arengu ja investeeringute osakonna juhataja alates 01.01.2017 – toim.), tehnoloogia tundmise poolest kompetentne inimene, saab nende muu-

datuste käigus otsustusõigused mahus, mis võimaldaksid edasi liikuda juba aastaid toppama jäänud vaidlusi tekitavate teemade puhul: näiteks segude fillerisisaldused, liiva filtratsioonide küsimused ning „mahaarvamiste süsteemi“ õigus ja õiglus jne.

Mainisite kutsetunnistusi. Mida tuleks selles süsteemis muuta?

Küsimus pole paberis, vaid inimestes ja nende ettevalmistuses. Meil on tänase kutsestandardi alusel suhteliselt tugev hariduspõhine hindamine, kuhu on lisatud kompetentsuse määramiseks töökogemuse nõuded. Tänapäeval määrab teedeehitajate puhul tema tulevase karjäärivõimaluste paleti suuresti haridus või õigemini kunagi läbitud koolikursuse



Foto: erakogu

lõpetamise tänane tõlgendamine kutsestandardi mõistes. Kuna vabariigi arendes on ka õppeprogramme erinevatel põhjustel korduvalt muudetud, siis sama õppeajaga inimestel on praeguses kutse-süsteemis väga erinev positsioon. Kutsepädevuse hindamise käigus püütakse küll olla võimalikult paindlik ja õiglane, kuid samas peab hindamiskomisjon hindamise käigus kinni pidama standardis kehtestatud nõuetest. Seetõttu on juhtunud, et nii mõnelgi taotlejal on olnud suhteliselt mõru pill suus, ning uskuge mind – ka hindamiskomisjon pole negatiivseid otsuseid tehes õnnelik. Eks me kõik kasva ja arene koos loodud süsteemiga.

Teedeehitust saab meil õppida kolmes koolis: Järvamaa Kutsehariduskeskuses, Tallinna Tehnikakõrgkoolis ja Tallinna Tehnikaülikoolis. Meie teedemajanduse turuosa on nii väike, et kõik tunnevad kõiki ning koolides õpitakse vanade õpetajate käe all. Meie haridustaseme suurim puudus on õpetajate ressurss ning uute ja noorte õpetajate puudumine. Selle probleemi lahendamiseks ei oska hetkel ühtegi head ja töötavat retsepti välja pakkuda.

Võrreldes üld- ja elamuehitajatega on teedeehituse puhul tegemist nii-öelda halli hiirega, kus erialase tegevusega on

väga keeruline jätta enesest maha mingeid uhkeid maamärke. Kooli sisseastujal peab olema kuratlikult tugev visioon, tuim närv ja eesli moodi visadus, et tuleviku nimel kogu see tihtipeale arusaamatu hulk numbreid ja valemeid täis koolitee lõpuni läbi käia.

Kui õppida ehitust, siis tead, et hilisemas elus lood midagi suurt ja võimast ning jätad maha maamärke, mida on pikalt ja kaugelt näha. Teedeehitaja endast n-ö maamärki maha ei jäta. Parimal juhul jätab teedeehitaja maha mingi „musta jälje“ kuhugi metsade ja põldude vahele, mida tavaliselt märgatakse alles siis, kui sinna tekiavad augud. Eks seegi ole üks põhjustest, miks teedeehitusse õppima minejate arv on võrreldes paljude „pehmete alade“ õpisuundadega pidevalt defitsiidis.

Ajakirjanduse ja muude kommunikatsioonivahendite kaudu oleks vaja propageerida teedeehitust piisavalt perspektiivikana. Meie kahjuks tuleb tõdeda, et praeguses infofoonis tuuakse paralleelselt esile laguneva teelõigu augud ning IT-s ja muudel pehmetel aladel edu saavutanud inimeste imelised edulood. Seega valib enamik noori tulevase „peksupoisi“-staa-tuse asemel õpisuuna, kus on võimalik kergelt ja kiiresti suurt raha ja ulmelist karjääri teha.

Kuivõrd paigas on meie ehitusturg?

Alles tegime statistikat, kui palju on turule tulnud uusi tegijaid, võrreldes 2015. ja 2016. aasta hangetel osalejaid. Tulemuseks saime, et võrreldes mullusega osales selle aasta septembri seisuga riigihangetel 39 uut tulijat. Seega usun, et paikaloksumise aeg on veel ees.

2018. aastal peaks turul toimuma murrang, kui rakendub kutsetunnistuste nõue teedeehituse projekti- ja objektijuhtidele. Praegu kestab veel kolmeaastane üleminekuperiood, mis algas 1. juulil 2015. Loodetavasti osalevad pärast üleminekuaja lõppu teedehangetel vaid teedeehitajad. See saab olema põnev epohh, mille nimel tasub pingutada. ●